



LAPORAN HASIL PENELITIAN

J u d u l :

STRATEGI PELAYARAN PERAHU TRADISIONAL INDONESIA 1879-1911

O l e h :

Siti Maziyah

Sugiyarto

Singgih Tri Sulistiyono

DIBIAYAI PROYEK PENGKAJIAN DAN PENELITIAN ILMU PENGETAHUAN
TERAPAN DENGAN SURAT PERJANJIAN PELAKSANAAN PENELITIAN
DOSEN MUDA; NOMOR : 052/P2IPT/DPPM/98/LITMUD/V/1998
DIREKTORAT PEMBINAAN PENELITIAN DAN PENGABDIAN PADA MASYARAKAT
DIREKTORAT JENDERAL PERGURUAN TINGGI
DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
BULAN JANUARI, TAHUN 1999

LAPORAN HASIL PENELITIAN

1. a. Judul Penelitian : Strategi Pelayaran Perahu Tradisional Indonesia 1879-1911
b. Macam Penelitian : Dasar
c. Kategori Penelitian : Pengembangan Ilmu
2. Ketua Peneliti :
a. Nama Lengkap dan Gelar : Dra. Siti Maziyah
b. Jenis Kelamin : Perempuan
c. Pangkat/Golongan/NIP : Penata Muda / III-a / 132 096 082
d. Jabatan Fungsional : Asisten Ahli Madya
e. Fakultas / Jurusan : Sastra / Sejarah
f. Universitas : Diponegoro
g. Bidang Ilmu : Sejarah
3. Jumlah Tim Peneliti : Drs. Sugiyarto
Drs. Singgih Tri S., M.Hum.
4. Lokasi Penelitian : Arsip Nasional Jakarta ,
Perpustakaan Nasional Jakarta, dan Perpustakaan di Yogyakarta
5. Jangka Waktu Penelitian : 10 (sepuluh) bulan
6. Biaya yang diperlukan : Rp. 4.500.000,- (empat juta lima ratus ribu rupiah)

Semarang, 25 Januari 1999



Ketua Peneliti,

Dra. Siti Maziyah
NIP. 132 096 082

Menyetujui :
Ketua Lembaga Penelitian UNDIP

Dr. dr. Satoto
NIP. 130 368 071

RINGKASAN

Sampai saat ini penulisan sejarah Indonesia hampir selalu menggambarkan bahwa perempatan terakhir abad XIX hingga awal abad XX telah terjadi kemiskinan penduduk Indonesia. Sekali pun demikian sektor pelayaran perahu tradisional Pribumi justru mengalami perkembangan dan dinamika yang cukup mantap. Jumlah armada perahu tradisional bertambah, kapasitas daya angkut meningkat, dan jumlah pemilik perahu dan awak perahu juga bertambah banyak. Dengan demikian keberadaan perlayaran perahu Pribumi tidak semata-mata sebagai supplementary service seperti yang digambarkan oleh Gerrit J. Knapp dan JNFM a Campo, tetapi memegang peranan yang cukup penting.

Penelitian ini bertujuan untuk mengelaskan faktor apa saja yang menyebabkan pelayaran perahu tradisional masih tetap bertahan dan bahkan berkembang pada era mekanisasi dan liberalisasi pelayaran. Dengan harapan bahwa penelitian ini dapat bermanfaat untuk berbagai kepentingan sektor pelayaran. Pertama, sebagai bahan pertimbangan pemerinrah dalam rangka menentukan pengembangan pelayan nasional. Kedua, memanfaatkan potensi kenelayanan dalam rangka integrasi nasional melalui media pelayaran perahu rakyat yang saat ini masih merupakan masalah yang cukup krusial. Ketiga, sebagai acuan dalam rangka pengajaran sejarah maritim di Indonesia.

Untuk memperoleh kejelasan yang utuh-menyeluruh tentang pokok masalah yang sedang diteliti, maka studi ini menggunakan metode penelitian sejarah yang meliputi empat kegiatan pengumpulan dan pengolahan data. Pertama, heuristik yaitu pengumpulan sumber baik sumber primer maupun sekunder. Kedua, setelah diperoleh sumber penulisan kemudian dilakukan kritik sumber untuk memperoleh data yang benar-benar akurat dan valid. Ketiga, interpretasi sumber. Keempat, heuristik atau penulisan hasil penelitian.

Berdasarkan sumber-sumber primer dan sekunder dalam

rentang waktu 1879-1911 ditemukan bahwa pelayaran perahu tradisional Pribumi ternyata memegang peranan yang cukup penting dalam perkembangan perekonomian Indonesia. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal. Pertama, biaya transportasi dengan menggunakan perahu tradisional lebih murah daripada kapal uap atau bermesin milik bangsa Eropa. Kedua, pelayaran perahu tradisional memiliki pangsa pasar tersendiri yang tidak tersentuh oleh pelayaran kapal-kapal bangsa Eropa. Ketiga, pelayaran perahu tradisional tidak selalu terikat pada jalur dan jadwal pelayaran tertentu. Dengan demikian strategi pelayaran perahu tradisional ternyata mampu memberikan respon positif dan selalu memanfaatkan peluang yang timbul sebagai akibat dari proses mekanisasi pelayaran dan liberalisasi ekonomi di berbagai daerah di Indonesia.

SUMMARY

Until now the Indonesia historiography always describes the poverty of Indonesian Community for the last quarter of 19th century to the beginning of 20th century. However the traditional boat shipping sector just exactly developed and got dynamics steadily. There were the increasing of traditional boat fleet, the increasing of load capacity, and that of the number of boat owners and boat crews. So that the existence of the traditional boat shipping not only held a supplementary service as described by Gerrit Knaap and JNFM a Campo but also held an important role.

The purpose of this research is to describe the factor evoke traditional boat shipping that is still survive and even developing in mechanization and liberalization shipping era. We hope that the research is useful to all shipping sector. First, it can be one of the government consideration to decide the national shipping development. Second, it can apply fishery potential to reach national integration through traditional boat shipping that is now still a crucial problem. Third, it can be a source in teaching maritime history in Indonesia.

To acquire comprehensive clearance of the main problem, the study uses historical research method. It comprises four activities to collect and to process data. First, it is heuristic to collect both sources, primary and secondary. Second, after obtaining the sources, it criticizes the sources to get the most accurate and valid data. Third, source interpretation. Fourth, heuristic or writing result of the research.

Based on primary and secondary sources in 1879-1911, it shows in fact that traditional boat shipping hold an important role in Indonesian economic development. It is caused by some factors. First, transportation cost using traditional boat is cheaper than steamship or machinery ship

owned by European. Second, traditional boat shipping has its own market that can not be handled by European shipping. Third, traditional boat shipping is not bound to certain shipping file and schedule. So shipping strategy for traditional boat can actually give positive response and always benefit the opportunity as a result of the process of shipping mechanization and economic liberalization in various regions in Indonesia.

KATA PENGANTAR

Dengan segala kekurangannya, pada akhirnya penelitian ini dapat diselesaikan. Untuk itu pada kesempatan ini kami mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang tidak terhingga kepada berbagai pihak yang telah memungkinkan penelitian ini dapat terlaksana. Pertama, kepada Proyek Pengkajian dan Penelitian Ilmu Pengetahuan Terapan Dosen Muda Direktorat Pembinaan Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat Ditjen Dikti Depdikbud yang telah membiayai penelitian ini. Kedua, kepada Arsip Nasional dan Perpustakaan Nasional di Jakarta yang telah memberikan berbagai sumber penelitian. Ketiga, kepada berbagai pihak yang telah membantu studi ini yang tidak bisa kami sebutkan satu-persatu.

Akhirnya kami berharap semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi pengembangan penelitian sejarah ekonomi dan maritim serta sebagai perangsang bagi penelitian-penelitian yang lebih mendalam pada waktu yang akan datang.

Semarang, 25 Januari 1999

Tim Peneliti

DAFTAR SINGKATAN

Erp	: Eropa
JM	: Jawa & Madura
Kl	: Kalimantan
kpl	: kapal
lyr	: layar
Ml	: Maluku
NB	: Nusatenggara & Bali
prh	: perahu
prb	: pribumi
pp	: pergi-pulang
Su	: Sumatra
Sl	: Sulawesi

DAFTAR TABEL

halaman

Tabel 1	: Perahu Layar Pribumi yang Memperoleh Jaarpas 1905	45
Tabel 2	: Prosentase Jumlah Armada Perahu Layar Pribumi	47
Tabel 3	: Prosentase Kapasitas Armada Perahu Layar Pribumi	49
Tabel 4	: Prosentase Intensitas Pelayaran Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Domestik. . .	51
Tabel 5	: Prosentase Volume Muatan Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Domestik	53
Tabel 6	: Jumlah Kapal Singapura yang Datang di Indonesia	56
Tabel 7	: Komposisi Kapal yang Datang dari Luar Negeri Dibagi Menurut Negara Pemilik . . .	57
Tabel 8	: Komposisi Kapal Datang di Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dalam Pelayaran Domestik Dibagi menurut Negara Pemilik . .	57
Tabel 9	: Kapasitas Armada Kapal Api Beberapa Perusahaan Pelayaran Belanda di Indonesia .	67
Tabel 10	: Jumlah Perahu/Kapal Datang di Pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda dalam Pelayaran Antar Pulau	78
Tabel 11	: Volume Barang yang Diangkut dalam Pelayaran Antar Pulau	80
Tabel 12	: Jalur-jalur Pelayaran Antar Pulau	85
Tabel 13	: Perbandingan Jalur Kapal Uap dan Perahu Pribumi	86
Tabel 14	: Intensitas Pelayaran Perahu Layar Pribumi pada Jalur Sangat Ramai	97
Tabel 15	: Intensitas Pelayaran Perahu Layar Pribumi pada Jalur Ramai	98
Tabel 16	: Intensitas Pelayaran Perahu Layar Pribumi pada Jalur Setengah Ramai	99
Tabel 17	: Intensitas Pelayaran Perahu Layar Pribumi pada Jalur Setengah Ramai	100

Tabel 18	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1879 . . . . .	.111
Tabel 19	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1881 . . . . .	.111
Tabel 20	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1883 . . . . .	.112
Tabel 21	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1884 . . . . .	.112
Tabel 22	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1885 . . . . .	.113
Tabel 23	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1886 . . . . .	.113
Tabel 24	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1887 . . . . .	.114
Tabel 25	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1888 . . . . .	.114
Tabel 26	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1889 . . . . .	.115
Tabel 27	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1890 . . . . .	.115
Tabel 28	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1891 . . . . .	.116
Tabel 29	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1892 . . . . .	.116
Tabel 30	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1893 . . . . .	.117
Tabel 31	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1894 . . . . .	.117
Tabel 32	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1895 . . . . .	.118
Tabel 33	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1896 . . . . .	.118
Tabel 34	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1897 . . . . .	.119
Tabel 35	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1898 . . . . .	.119
Tabel 36	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1899 . . . . .	.120

Tabel 37	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1900 . . . . .	.120
Tabel 38	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1903 . . . . .	.121
Tabel 39	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1904 . . . . .	.121
Tabel 40	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1906 . . . . .	.122
Tabel 41	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1907 . . . . .	.122
Tabel 42	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1908 . . . . .	.123
Tabel 43	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1909 . . . . .	.123
Tabel 44	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1910 . . . . .	.124
Tabel 45	: Jumlah Kapal/Perahu dalam Pelayaran Antar Pulau 1911 . . . . .	.124
Tabel 46	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1879 . . . . .	.125
Tabel 47	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1881 . . . . .	.125
Tabel 48	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1883 . . . . .	.126
Tabel 49	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1884 . . . . .	.126
Tabel 50	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1885 . . . . .	.127
Tabel 51	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1886 . . . . .	.127
Tabel 52	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1887 . . . . .	.128
Tabel 53	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1888 . . . . .	.128
Tabel 54	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1889 . . . . .	.129
Tabel 55	: Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1890 . . . . .	.129

Tabel 56 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1891 . . . . .	.130
Tabel 57 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1892 . . . . .	.130
Tabel 58 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1893 . . . . .	.131
Tabel 59 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1894 . . . . .	.131
Tabel 60 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1895 . . . . .	.132
Tabel 61 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1896 . . . . .	.132
Tabel 62 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1897 . . . . .	.133
Tabel 63 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1898 . . . . .	.133
Tabel 64 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1899 . . . . .	.134
Tabel 65 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1900 . . . . .	.134
Tabel 66 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1903 . . . . .	.135
Tabel 67 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1904 . . . . .	.135
Tabel 68 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1906 . . . . .	.136
Tabel 69 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1907 . . . . .	.136
Tabel 70 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1908 . . . . .	.137
Tabel 71 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1909 . . . . .	.137
Tabel 72 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1910 . . . . .	.138
Tabel 73 :	Volume Muatan Kapal dalam Pelayaran Antar Pulau 1911 . . . . .	.138

DAFTAR GRAFIK

halaman

Grafik 1:	Armada Perahu Layar Pribumi 1879-1911 . . .	.48
Grafik 2:	Jumlah Perahu/Kapal Datang di Pelabuhan dalam Pelayaran Domestik . . .	.52
Grafik 3:	Komposisi Pelayaran Domestik menurut Kapasitas 1879-1911 . . . . .	.54
Grafik 4:	Jumlah Armada Kapal Mesin di Indonesia 1879-1911 . . . . .	.63
Grafik 5:	Kapasitas Armada Kapal Bermesin di Indonesia 1879-1911. . . . .	.66
Grafik 6:	Jumlah Perahu/Kapal Datang di Pelabuhan dalam Pelayaran Antar Pulau . . . . .	.77
Grafik 7:	Volume Muatan yang Diangkut dalam Pelayaran Antar Pulau . . . . .	.78
Grafik 8:	Jumlah Kapal Datang di Pelabuhan dalam Pelayaran Antar Pulau menurut Jenisnya . .	.80
Grafik 9:	Volume Barang Diangkut dengan Kapal Uap dalam Pelayaran Antar Pulau . . . . .	.81
Grafik 10:	Volume Barang Diangkut Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Antar Pulau . . . .	.82
Grafik 11:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Jawa-Sumatra. . . . .	.88
Grafik 12:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Sumatra-Jawa. . . . .	.88
Grafik 13:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Jawa-Kalimantan . . . . .	.89
Grafik 14:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Kalimantan-Jawa . . . . .	.89
Grafik 15:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Jawa-Sulawesi . . . . .	.90
Grafik 16:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Sulawesi-Jawa . . . . .	.91
Grafik 17:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Jawa-Nusatenggara & Bali . . . .	.91
Grafik 18:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Nusatenggara & Bali-Jawa. . . .	.92

Grafik 19:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Kalimantan-Sulawesi . . . . .	.93
Grafik 20:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Sulawesi-Kalimantan . . . . .	.94
Grafik 21:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Sulawesi-Maluku . . . . .	.94
Grafik 22:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Maluku-Sulawesi . . . . .	.95
Grafik 23:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Sulawesi-Nusatenggara & Bali. . . .	.95
Grafik 24:	Andil Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Nusatenggara & Bali-Sulawesi . . .	.96

DAFTAR PETA

halaman

Peta 1: Jalur Pelayaran Cores de Vries 1850-1859	69
Peta 2: Jalur Pelayaran Cores de Vries 1860-1865	70
Peta 3: Jalur Pelayaran NIS ^t M 1866-1875	71
Peta 4: Jalur Pelayaran NIS ^t M 1891-1894	72
Peta 5: Jalur Pelayaran KPM 1895	73
Peta 6: Jalur-jalur Pelayaran Antar Pulau	102

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR IDENTITAS DAN PENGESAHAN	ii
RINGKASAN	iv
SUMMARY	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR SINGKATAN	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GRAFIK	xiii
DAFTAR PETA	xv
BAB I. PENDAHULUAN	1
BAB II. PERUMUSAN MASALAH	3
BAB III. TINJAUAN PUSTAKA	4
BAB IV. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	8
BAB V. METODE PENELITIAN	9
BAB VI. KEBIJAKSANAAN PEMERINTAH KOLONIAL DAN PERKEMBANGAN PELAYARAN DI INDONESIA	12
A. Menuju ke Liberalisasi Ekonomi	12
B. Ke Arah Pelayaran Bebas	15
C. Singapura dan Pembukaan Pelabuhan- Pelabuhan di Hindia Belanda	23
D. Pelabuhan-Pelabuhan Bebas	32
E. Investasi Sarana dan Prasarana Pelabuhan	34
BAB VII. ARMADA PERAHU LAYAR PRIBUMI DALAM ERA MEKANISASI	41
A. Perahu Layar Pribumi dan Pelayaran Domestik	41
B. Proteksi	53
C. Ekspansi Kapal Api	61
BAB VIII. POSISI PERAHU LAYAR PRIBUMI DALAM JARINGAN PELAYARAN ANTAR PULAU	73
A. Gambaran Umum Perkembangan Pelayaran Antar Pulau	73
1. Pengolahan Data	73
2. Perkembangan Pelayaran Antar Pulau ..	76
B. Jalur-Jalur Pelayaran Antar Pulau	82
1. Jalur Sangat Ramai	85
2. Jalur Ramai	89

	3. Jalur Setengah Ramai	91
	4. Jalur Sepi	95
BAB	IX. KESIMPULAN	101
DAFTAR	PUSTAKA	103
LAMPIRAN	.....	107

BAB I PENDAHULUAN

Seperti diketahui bahwa selama perempatan terakhir abad XIX terjadi perubahan-perubahan besar dalam perekonomian Indonesia. Perubahan itu terjadi karena mulai diterapkannya kebijaksanaan ekonomi pemerintah kolonial Belanda yang liberalistik. Proses liberalisasi itu tidak hanya terjadi dalam perekonomian agraris, tetapi juga terjadi dalam dunia pelayaran. Bahkan liberalisasi dalam bidang pelayaran sudah mulai dirintis sejak tahun 1865 dengan dikeluarkannya peraturan tarif nondiferensial tahun 1865¹. Dengan demikian pemerintah kolonial Belanda mulai mengendorkan kebijaksanaan yang monopolistik dan proteksionistik. Sebaliknya pemerintah kolonial mulai memperbesar peran pelayaran dan perdagangan bebas di Indonesia.

Pembukaan sejumlah pelabuhan untuk perdagangan umum (*algemeen handel*) bukan hanya terjadi pada pelabuhan-pelabuhan besar saja seperti Batavia, Surabaya, Semarang, Padang, Makasar, tetapi juga pada pelabuhan-pelabuhan skala kecil, baik di kawasan pulau Jawa maupun di luar Jawa. Adapun pelabuhan kecil yang dimaksud seperti Palembang, Sibolga, Singkel, Baros, Natal, Bengkalis, Teluk Betung, Cirebon, Banten, Juana, Pasuruan, Probolinggo, Manado, Ambon, Tual, Kupang, Merauke. Pembukaan pelabuhan-pelabuhan kecil di luar Jawa itu kurang lebih sejalan dengan ekspansi ekonomi pemerintah kolonial dan pihak swasta Barat ke "daerah baru" di luar pulau Jawa. Oleh pemerintah kolonial sendiri, policy ini didukung juga dengan pemberian subsidi kepada perusahaan pelayaran yang mengembangkan trayek-trayek yang sesuai dengan kepentingan pemerintah kolonial sejak masa *Cores de Vries* (1852-1865), *Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij* (NISTM) dari

¹ Indisch Staatsblad, 1865, No. 76

tahun 1866 hingga 1890, dan selanjutnya *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) sejak 1891 hingga 1957². Selain itu periode ini juga ditandai dengan terjadinya kemajuan-kemajuan di bidang mekanik dan navigasi kapal laut sehingga perubahan-perubahan yang sedang terjadi dapat berjalan dengan cepat.

Dengan demikian sejak akhir abad XIX di Indonesia telah terjadi ekspansi pelayaran kapal-kapal bermotor yang relatif besar ukurannya ke berbagai pelabuhan kecil yang sebelumnya merupakan daerah pelayaran perahu-perahu layar (tradisional) rakyat. Oleh karenanya sering timbul kesan di kalangan para ahli bahwa pelayaran perahu rakyat bangsa Indonesia telah mengalami kehancuran. Bahkan oleh Burger³ dikatakan bahwa kehancuran itu sudah terjadi terlihat dengan jelas sejak abad XVIII khususnya untuk Jawa. Hal itu disebabkan oleh hancurnya bandar-bandar di pantai utara Jawa sebagai akibat serangan-serangan raja-raja Mataram dan dikuasainya kawasan ini oleh VOC yang menerapkan mono-poli pelayaran dan perdagangan. Padahal sebagaimana diketahui bahwa Jawa merupakan salah satu urat nadi jalur pelayaran di Indonesia.

Sementara itu Gerrit J. Knaap memandang pelayaran rakyat Indonesia pada akhir abad XIX dan awal abad XX hanya berkedudukan sebagai suplemen belaka⁴. Demikian juga temuan à Campo menunjukkan bahwa kehadiran kapal-kapal bermesin pada abad XIX telah menyebabkan sektor pelayaran perahu layar rakyat Indonesia menjadi sektor periferi yang

²JNFM a Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoovaart en Staatsvorming in de Indische Archipel 1888-1914* (Hilversum, Verloren : 1992), hal. 636.

³DH Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia* (Jakarta : Pradnjaparamita, 1967), hal. 47-92.

⁴Gerrit J. Knaap, *Changing Economy in Indonesia*, Vol. 9 *Transport 1819-1940* (Amsterdam : Royal Tropical Institute, 1989), hal. 19.